F-15E STRIKE EAGLE

KURZANLEITUNG ZUM SCHNELLEN START

Taking flight simulation to new heights

www.justflight.com

2 Stonehill, Stukeley Meadows, Huntingdon, PE29 6ED, United Kingdom

F-15E STRIKE EAGLE

KURZANLEITUNG ZUM SCHNELLEN START

Erweiterungsprogramm für den Flight Simulator X

INHALTSVERZEICHNIS

EINFÜHRUNG **2**

INSTALLATION **3**

KURZANLEITUNG ZUM SCHNELLEN START **6**

DANKSAGUNG **17**

URHEBERRECHT **18**

RAUBKOPIEN **19**

EINFÜHRUNG

Wenn Sie es kaum erwarten können, die F-15E zu fliegen, finden Sie hier eine Kurzanleitung zum schnellen Start mit dem Flugzeug!

Ausführliche Details bezüglich der Betriebsanleitung finden Sie im vollständigen PDF-Betriebshandbuch (Pilot's Operating Handbook) unter:

„Start"-Menü > JustFlight > F-15- > Manual

INSTALLATION

Installation der Software von der CD-ROM

Schließen Sie vor der Installation alle geöffneten Programme.

Legen Sie die CD/DVD in das Laufwerk ein und folgen Sie den Anweisungen auf dem Bildschirm.

Im Fall von Problemen finden Sie hier einige hilfreiche Fragen und Antworten:

Sobald die Installation durchgeführt worden ist, sehen Sie ein Fenster mit einer Bestätigung. Mit Klick auf „Beenden“ schließen Sie das Installationsprogramm und kehren zu Windows zurück. Die Installation ist abgeschlossen.

Häufig gestellte Fragen zur CD-ROM-Installation

Nach dem Einlegen der CD erscheint eine Aufforderung, die mich zum Einlegen der korrekten Disk auffordert, obwohl ich dies doch gerade eben getan habe. Anderenfalls erscheint eine Fehlermeldung mit der Warnung, dass die CD/DVD-Emulationssoftware erkannt worden ist.

Dieses Problem entsteht, wenn die SafeDisc-Kopierschutzsoftware auf der Disk nicht validiert wird. Die häufigsten Ursachen für diesen Fehler sind:

Sie haben eine aktive Anti-Virus-Software oder einen aktiven Firewall auf Ihrem PC, welche/welcher die Installation stört. Bitte deaktivieren Sie alle im Hintergrund von Windows laufenden Programme und versuchen Sie eine erneute Installation.

Wichtig: *Falls Sie ein nVidia nForce 2 Motherboard installiert haben, gehen Sie bitte auf www.nvidia.com und installieren Sie den neuesten Treiber, da ältere Versionen bekannte Kompatibilitätsprobleme mit SafeDisc haben.*

Es könnte auch sein, dass die Disk beschädigt worden und damit unleserlich geworden ist. Bitte prüfen Sie die Disk auf Beschädigungen und reinigen Sie die lesbare Oberfläche.

Das DVD-Laufwerk, das Sie zum Laden der Software verwenden, könnte mit dem SafeDisc-Programm inkompatibel sein. Bitte gehen Sie auf die Herstellerwebseite und laden Sie verfügbare aktualisierte Treiber/Firmware herunter oder versuchen Sie, das Programm über ein alternatives CD/DVD-Laufwerk (falls vorhanden) zu laden.

Falls Sie eine Virtual Drive- oder Emulation-Software auf Ihrem PC betreiben, könnte diese die Validation der SafeDisc-Schutzsoftware verhindern. Zur Installation der Software müssen Sie demnach den Emulator an der Umgehung von SafeDisc hindern. Typische Emulationssoftware umfasst beispielsweise Daemon Tools, Clone CD und Alcohol 120%.

Falls Alcohol 120% auf dem System installiert ist:

Starten Sie Alcohol 120% und gehen Sie auf „Emulation Options“.

Wählen Sie „Emulation“ aus dem Optionenbaum aus. Deaktivieren Sie das Kontrollkästchen „Ignore Media Types“ (Medientypen ignorieren), um die Emulation der Medientypen auszuschalten.

Wählen Sie „Extra Emulation“ aus dem Optionenbaum aus. Deaktivieren Sie die Option „BAD Sectors Emulation“, um diesen Typ von Emulation auszuschalten. Verlassen Sie dann Alcohol 120% und starten Sie die Installation neu.

Falls CloneCD auf dem System installiert ist:

Gehen Sie auf Ihre Taskleiste rechts unten auf dem Bildschirm (neben der Uhr). Suchen Sie nach dem Symbol für CloneCD. Hierbei kann es sich entweder um ein Bild von zwei CD-ROMs oder das Bild eines Schafskopfs handeln. Rechtsklicken Sie auf das Symbol und stellen Sie sicher, dass „Hide CD-R Media“ (CD-R-Medien ausblenden) deaktiviert ist. Starten Sie die Installation neu.

Falls Daemon Tools auf dem System installiert ist:

Rechtsklicken Sie auf das Symbol für Daemon Tools auf der Taskleiste. Wählen Sie die Registerkarte „Emulation“ und deaktivieren Sie SafeDisc.

Falls Sie nach Durchführung der oben genannten Maßnahmen weiterhin Probleme haben sollten, wenden Sie sich bitte an unser Support-Team auf www.justflight.com.

Ich erhalte beim Versuch der Installation dieses Titels eine Fehlermeldung, in der entweder -6001 oder -5001 vorkommt. Wie kann ich diesen Fehler beheben?

Dieser Fehler wird vom InstallShield-System verursacht, das bei einer vorhergehenden Installation sonstiger Software ein paar Dateien zurückgelassen hat. Bitte laden Sie das ISClear-Tool herunter und lassen Sie es laufen. Das Tool ist auf der Support-Seite auf www.justflight.com erhältlich. Damit sollten Sie das Problem lösen und die Installation korrekt durchführen können.

Zugriff auf die Flugzeuge

Zum Zugriff auf die F-15E im FSX gehen Sie wie folgt vor:

1. Klicken Sie auf „Trainingsflug“.
2. Klicken Sie auf das Dropdown-Menü „MilViz“ und danach auf „Just Flight Ltd“.
3. Wählen Sie entweder „Boeing“ aus dem Dropdown-Menü „Hersteller“ und wählen Sie ein Flugzeug aus.

Markieren Sie das Kontrollkästchen „Alle Variationen anzeigen“, um alle verfügbaren Lackierungen darzustellen.

Deinstallation

Deinstallation dieser Software von Ihrem PC:

- Gehen Sie zum Windows-Start-Menü und wählen Sie „Systemsteuerung“. (Falls Sie sich in der klassischen Windows-Ansicht befinden, liegt die Systemsteuerung unter den „Einstellungen“.)
- Doppelklicken Sie auf die Option „Software“ (Windows XP) oder „Programme und Funktionen“ (Windows Vista oder 7).
- Wählen Sie das Programm, das Sie deinstallieren wollen, aus der vorgegebenen Liste und klicken Sie auf die Option „Deinstallieren“.

Eine Deinstallation oder das Löschen des Produkts auf irgendeine andere Art kann Probleme bei einer späteren erneuten Installation verursachen. Außerdem kann es zu Problemen mit Ihrer Windows-Einrichtung kommen.

Website Updates

Bitte erkundigen Sie sich auf unserer Website www.justflight.com auf den Seiten „News“ und „Support“ nach Neuigkeiten oder Updates zu diesem Produkt oder anderen Produkten.

Technische Unterstützung

Zum Erhalt von technischem Support (in englischer Sprache) besuchen Sie bitte den Support-Abschnitt auf www.justflight.com. Als Just Flight-Kunde können Sie kostenlosen technischen Support für beliebige Produkte von Just Flight oder Just Trains erhalten.

Falls Sie nicht über Internetzugang verfügen, schreiben Sie uns bitte an folgende Anschrift: Just Flight Technical Support, 2 Stonehill, Stukeley Meadows, Huntingdon PE29 6ED, Großbritannien.

Regelmäßige Neuigkeiten

Wenn Sie die letzten Neuigkeiten über die Produkte von Just Flight erhalten möchten, abonnieren Sie doch unseren Newsletter auf justflight.com/subscribe.asp.

KURZANLEITUNG ZUM SCHNELLEN START

Nachdem Sie die F-15E-Software installiert haben, starten Sie den FSX. Sie werden mehrmals gefragt werden, ob Sie Ihre Genehmigung zur Installation verschiedener Anzeigendateien (im .dll-Format) geben wollen. Bitte beantworten Sie alle Fragen mit „yes“.

Es könnte sein, dass Ihnen diese Fragen ab jetzt bei jedem Start des FSX gestellt werden. Hierbei handelt es sich um eine gebräuchliche Praxis, die verhindert, dass die F-15E von MilViz sonstige Pakete, die eine ähnliche Technologie verwenden, beeinflusst.

Wenn Sie das jedoch nicht wollen und die lästigen Dialoge lieber entfernen möchten, steht Ihnen ein Deinstallationsprogramm im Verzeichnis **Simobjects\Airplanes\Milviz F-15E\uninstaller** zur Verfügung. Führen Sie dieses Deinstallationsprogramm aus, um die Software zu entfernen. Wenn Sie die MilViz F-15E erneut fliegen wollen, führen Sie lediglich das Installationsprogramm „installer.exe“ aus, woraufhin das Flugzeug wieder zum Flug bereitsteht.

Dieses Handbuch enthält KEINE Beschreibung der Waffen- und Radarsysteme der Maschine. Zur Verwendung der obigen Systeme müssen Sie die Videotutorien (Unterrichtsflüge) aufrufen, die auf der YouTube-Webseite von MilViz auf www.youtube.com/user/milvizinc verfügbar sind.

SCHNELLER START

1) Drücken Sie zum Beladen des Flugzeugs mit Waffen auf die Tastenkombination [Umschalttaste] + [3].
2) Legen Sie die Abdeckung des Schalters „Nuclear Consent“ (Einwilligung zum Einsatz von Atombomben) frei.
3) Legen Sie den Schalter in die Position „Nuclear Consent“.
4) Warten Sie, bis beide Triebwerke mit einer Drehzahl von 68 % laufen. (Tun Sie während dieser Zeit absolut NICHTS.)
5) Falls das linke Triebwerk nicht anläuft, drücken und halten Sie bitte die Tastenkombination [Strg] + [E], bis es Drehzahl aufnimmt.
6) Jetzt können Sie die Maschine fliegen.

VORBEREITUNG ZUM FLUG

Datenkarte für Start und Landung

Falls die Startstrecke des Flugzeugs mehr als die Hälfte der verfügbaren Startbahn in Anspruch nimmt, sollten Sie die Karte mit den Daten für Start und Landung in der „Aircrew’s Checklist“ (Checkliste für fliegende Besatzungen) ausfüllen.

Gewicht und Schwerpunkt

Angaben zu Einschränkungen in Bezug auf das maximal Bruttogewicht finden Sie in Abschnitt 5 des PDF-Handbuchs: „Operating Limitations“ (Betriebsgrenzen). Informationen zu Gewicht und Schwerpunkt des Flugzeugs entnehmen Sie dem „Aircraft Fuel & Stores Menu“ (AFSM, Menü für Luftfahrzeugkraftstoff und -beladung), das Sie mit der Tastenkombination [Umschalttaste] + [4] über die Computertastatur aufrufen können.

CHECKS VOR DEM START

1. Stellen Sie den Kraftstoff und die Waffenbeladung mithilfe des AFSM ein. Drücken Sie auf [Umschalttaste] + [3], um das AFSM anzuzeigen. Klicken Sie auf den grünen Punkt, um Waffen hinzuzufügen und/oder zu ändern. Falls Sie Kraftstofftanks hinzugefügt haben, vergewissern Sie sich, dass Sie den Kraftstoffschieber zuerst nach links und dann nach rechts schieben.
2. Start- und Landungsdaten – BERECHNEN (P)

Inspektion des Flugzeugs von außen

1. Prüfen Sie den allgemeinen Zustand der Maschine. Achten Sie auf mögliche Abnormalitäten am Äußeren des Flugzeugs. Prüfen Sie alle Sensoren (Anstellwinkel (AOA), Staurohr, Vereisung der Lufteinläufe, Gesamttemperatur). Prüfen Sie alle Steuerflächen auf korrekte Funktion und Anschlüsse sowie alle Lufteinläufe auf Fremdkörper.

PRÜFUNG DES INNENRAUMS DES VORDEREN COCKPITS

Sie sollten vor jedem Flug eine gründliche Vorfluginspektion des Cockpitinnenraums durchführen. Diese Aufgabe wird durch die Konstruktion des Flugzeugs erheblich vereinfacht.

Schalterpositionen mit der Beschriftung „NACH WUNSCH“ gestatten dem Piloten die Wahl seiner eigenen bevorzugten Schalter- bzw. Steuerungspositionen.

Die Anweisung „NACH BEDARF“ zeigt an, dass diese Schalter in Abhängigkeit von den jeweiligen Einsatzanforderungen geschaltet werden müssen. Falls keine spezifische Anforderung besteht, sollten die Avionikschalter mit den Vorgaben NACH WUNSCH oder NACH BEDARF zum Start ausgeschaltet sein (d. h. in der OFF-Position stehen).

Vorsicht: *Legen Sie keine Gegenstände auf dem „Glareshield“ (Blendschutzschirm) ab, um das Verkratzen der Windschutzscheibe zu vermeiden.*

1. Geräte auf der linken Konsole – PRÜFEN UND EINSTELLEN

a. Panel für die Außenbord-Stromversorgung (Ground Power) – ALLE SCHALTER AUF AUTO STELLEN
b. Waffensicherheitsschalter (Armament Safety) – AUF SAFE STELLEN
c. Abdeckung des Schalters zur Notluftbetankung (Emergency Air Refueling) – NACH UNTEN LEGEN
d. Kommunikationssteuerungen (Communications) – NACH WUNSCH
    1) Lautstärkeknöpfe (Volume) – NACH WUNSCH
    2) Schalter für die UHF-Antenne – AUTO
    3) Tonschalter (Tone) – NACH WUNSCH
    4) IFF-Hauptschalter (IFF Master) – NACH BEDARF
e. Schalter zur EWWS-Aktivierung (Enable) – OFF, ABDECKUNG NACH UNTEN LEGEN
f. Schalter für die IFF-Antenne – BOTH (BEIDE)
g. Panel zur Sensorsteuerung (Sensor Control) – OFF
h. Panel für die Außenbeleuchtung (Exterior Lights) – NACH BEDARF

i. Schalter zur „Flyup“-Aktivierung (Flyup ist eine Funktion des Terrainfolgeradars. Sie sorgt dafür, dass das Flugzeug bei einer Systemstörung automatisch mit dem Gelände steigt.) – OFF, ABDECKUNG NACH UNTEN LEGEN

j. Schalter zur NCTR-Aktivierung (Enable) – NACH BEDARF

k. V-MAX-Schalter – ABDECKUNG GESCHLOSSEN UND MIT DRAHT VERPLOMBT

l. Landeklappenschalter (Flaps) – UP (EINGEFAHREN)

m. Schubhebel – OFF (Klicken Sie zur Einstellung mit der linken Maustaste auf den Fingerhebel vor jedem Schubhebel.)

n. Panel zur Kraftstoffsteuerung (Fuel) – EINSTELLEN
   1) Schalter zum Notablass von Kraftstoff (Fuel Dump) – NORM
   2) Schalter für die Tragflächentanks (Wing) – NACH BEDARF
   3) Schalter für den Rumpftank (Center) – NACH BEDARF
   4) Schalter für die Unterflügeltanks (Conformal) – STOP TRANS
   5) „Slipway“-Schalter (Der Begriff „Slipway“ umfasst die Luke plus Düse für die Luftbetankung.) – CLOSE (GESCHLOSSEN)
   6) Schalter zum Nottransfer von Kraftstoff aus den Unterflügeltanks (Conformal Tank Emergency Transfer) – NORM
   7) Schalter zum Kraftstofftransfer zwischen Flügel- und Rumpftanks (External Transfer) – WING/CTR

o. Schalter für „Nuclear Consent“ – ABDECKUNG MUSS GESCHLOSSEN SEIN

p. CAS-Schalter – ON

q. Schalter für TF COUPLE – OFF

r. Panel für sonstige Steuerelemente (Miscellaneous Controls) – EINSTELLEN
   1) Schalter für das Antiblockiersystem (Anti-Skid) – NORM
   2) Schalter für die Lufteinlauframpen (Inlet Ramp) – AUTO
   3) Schalter für das Rollwinkelverhältnis (Roll Ratio) – AUTO
   4) Schalter für Lande- und Rollscheinwerfer (Landing/Taxi Light) – OFF

s. Griff zum Notabwurf der Kabinenhaube (Canopy Jettison) – NACH VORNE GELEGT (Klicken Sie mit der linken Maustaste auf den Griff, um die vordere Position anzuwählen.)

t. Griff zum Ausfahren des Fahrwerks im Notfall (Emergency Landing Gear) – GEDRÜCKT (EINGEFAHREN)

u. Schalter für den Fanghaken (Arresting Hook, d. h. der Fanghaken für Notlandungen im Fangseil auf den normalen Landebahnen von Fliegerhorsten.) – UP (ANGEHOBEN)

2. Instrumenten-Panel – PRÜFEN UND EINSTELLEN

a. Fahrwerkhebel (Landing Gear) – DOWN (AUSGEFAHREN)

b. Schalter für das Nickwinkelverhältnis (Pitch Ratio) – AUTO

c. Hauptschalter für die Bewaffnung (Master Arm) – SAFE

d. Knopf zur Wahl des Schleudersitzes (Select Jettison) – OFF, KNOPF IST NICHT GEDRÜCKT

e. Brandwarnlampen (Fire) – NICHT GEDRÜCKT

f. Schalter für Brandtest/Feuerlöschanlage (Fire Test/Extinguisher) – OFF
g. Panel für die HUD-Steuerung (HUD Control) – NACH BEDARF
h. Knopf zum Notausstieg mit dem Schleudersitz (Emergency Jettison) – NICHT GEDRÜCKT
i. Trennschalter (Circuit Breakers) – GEDRÜCKT
j. JFS-Griff – GEDRÜCKT
k. Schalter für die Feststellbremse (Holding Brake) – OFF

3. Geräte auf der rechten Konsole – PRÜFEN UND EINSTELLEN

a. Griff für die Notbelüftung (Emergency Vent) – GEDRÜCKT UND VERTIKAL
b. Sauerstoffsystem (Oxygen) – PRÜFEN UND EINSTELLEN
    1) Hebel für die Sauerstoffversorgung (Oxygen Supply) – ON
    2) Nothebel (Emergency) – NORMAL
    3) Anzeige – PRÜFEN
    4) Verdünnungshebel (Diluter) – 100 %
    5) Nothebel (Emergency) – EMERGENCY
    6) Sauerstoffffluss (Oxygen Flow) – PRÜFEN
    7) Nothebel (Emergency) – NORM
    8) Verdünnungshebel (Diluter) – NORM
c. Schalter für die Enteisungsanlage (Anti-Ice) – EINSTELLEN
d. Panel zur Triebwerkssteuerung (Engine) – EINSTELLEN
    1) Generatorschalter – ON
    2) Schalter für den Notgenerator (Emergency Generator) – AUTO
    3) Schalter ENG CONTR – ON
    4) Schalter für den JFS-Anlasser (JFS Starter) – ON
    5) Triebwerkshauptschalter (Engine Master) – ON
    6) Schalter für die Außenbord-Stromversorgung (EXT PWR, External Power) – NACH BEDARF
e. Panel zur Steuerung der Klimaanlage (Air Conditioning) – EINSTELLEN
    1) Schalter für die Temperatursteuerung (Temperature Control) – AUTO
    2) Knopf zur Wahl der Luftquelle (Air Source) – NORM
    3) Wahlschalter für den Luftfluss (Air Flow) – BOTH (BEIDE)
f. Steuerungen für die Innenbeleuchtung (Interior Lights) – NACH WUNSCH
g. Panel für die Kompasssteuerung (Compass Control) – NACH BEDARF

1) Breitengrad (Latitude) – EINSTELLEN
2) Hemisphäre (Hemisphere) – EINSTELLEN

ANLASSEN DER TRIEBWERKE

Das normale Verfahren zum Anlassen der Triebwerke erfordert keine Außenbord-Stromversorgung. (Bitte beachten Sie, dass eine Außenbord-Stromversorgung für die F-15E von MilViz nicht modelliert wurde.) Bei laufendem JFS (Jet Fuel Starter, Hilfsturbine) steht eine ausreichende Spannung zur Verfügung, um das AMAD-Brandwarnsystem, das Intercomsystem zur Kommunikation zwischen der fliegenden Besatzung und Wartungscrew sowie die Arbeitsbeleuchtung des Cockpits zu betreiben.

Die Anzeigen für die Triebwerksdrehzahl (RPM) und FTIT auf dem EMD werden erst nach dem Anlaufen des Notgenerators bei einer Triebwerksdrehzahl von 15-17 % RPM während des Anlassens des Triebwerks aktiviert. Die übrigen Triebwerksinstrumente werden erst nach dem Anlaufen eines Hauptgenerators bei einer Triebwerksdrehzahl von ca. 56-58 % RPM während des Anlassens des ersten Triebwerks aktiviert.

Die Lampe der ENGINE-Kategorie leuchtet auf und bleibt bis zum Anlaufen des zweiten Triebwerks ohne Triebwerksstörung eingeschaltet. Sie leuchtet vorübergehend zwischen 15 und 29 % RPM erneut auf, wodurch angezeigt wird, dass der IDEEC einen automatischen Selbsttest durchführt. Falls das Triebwerk beim ausgeschalteten Schalter ENG CONTR angelassen wird, bleibt die Lampe der ENGINE-Kategorie während des gesamten Anlasszyklus eingeschaltet und zeigt an, dass sich das Triebwerk im SEC-Modus befindet.

Der Schalter zur Triebwerksenteisung bleibt während des Anlassens der Triebwerke für alle Anlassvorgänge in der ON-Position stehen, um zusätzliches Spiel für einen Strömungsabriss im Triebwerk während des Anlassvorgangs zu gewährleisten. Testzellendaten haben gezeigt, dass beim erneuten Anlassen eines bereits warmen Triebwerks ein Heißstart auftreten kann, falls das Triebwerk ohne Enteisungsfluss angelassen wird. Der Schalter für die Triebwerksenteisung sollte in Abhängigkeit von den Umgebungsbedingungen eingestellt werden.

Da ein JFS-Akkumulator zum Start des JFS entladen wurde, leuchtet die Vorsichtslampe JFS LOW (JFS niedrig) auf, wenn Spannung zur Anzeige der Vorsichtsmeldung verfügbar ist. Die Lampe erlischt, wenn die Akkumulatoren von einem laufenden Triebwerk aufgeladen werden.

Wenn Sie den Fingerhebel anheben, wird der JFS aktiviert und beschleunigt das Triebwerk. Die Aktivierung des JFS wird durch eine hörbare Verringerung des weinenden JFS-Geräuschs beim Einkuppeln der JFS-Kupplung deutlich. Auf die Abschwächung des weinenden JFS-Geräuschs folgt unmittelbar eine höhere Tonlage als vor dem Einkuppeln. Nach ca. fünf Sekunden werden Sie die Drehung des Triebwerks bemerken.

Falls keine Spannungsversorgung zur Verfügung steht, können Sie die Drehung fühlen und hören. Gleichfalls können Sie bei verfügbarer Spannungsversorgung die Drehung fühlen und hören. Bei anliegender Spannungsversorgung können Sie den Drehzahlanstieg auf dem EMD beobachten. Der JFS wird die gleichmäßige Beschleunigung des Triebwerks fortsetzen, bis die Lampe erlischt oder der gleichmäßige Leerlaufzustand (bei 23-30 %) erreicht worden ist. Ein normaler Anlassvorgang wird durch die beschleunigende Drehzahl vor der anfänglichen FTIT-Bewegung angezeigt.

Beobachten Sie die Triebwerksanzeigen auf dem EMD und vergleichen Sie sie mit den in Abschnitt 5 (Operating Limitations) des PDF-Handbuchs aufgeführten Betriebsgrenzen. Nachdem das erste Triebwerk angelassen worden ist, entkuppelt sich der JFS automatisch von diesem Triebwerk und steht danach zum Anlassen des zweiten Triebwerks bereit.

Nach dem erfolgreichen Anlassen des zweiten Triebwerks schaltet sich der JFS automatisch ab.

Das folgende Verfahren gilt für jedes der beiden Triebwerke. Das rechte Triebwerk wird normalerweise zuerst angelassen, um die Überprüfung des Betriebshydraulikdrucks ausschließlich bei laufender rechter Pumpe zu gestatten.

ANLASSEN DES JFS

1. Triebwerkshauptschalter (Engine Master) – PRÜFEN, DASS DIE SCHALTER EINGESCHALTET SIND
2. JFS-Schalter – PRÜFEN, DASS DER SCHALTER EINGESCHALTET IST
3. JFS-Griff – ZIEHEN UND LOSLASSEN

Hinweis: *Falls der JFS nicht anspringt, sollte der Anlasserschalter in die OFF-Position gestellt werden. Warten Sie danach 30 Sekunden, bevor Sie einen zweiten Anlassversuch unternehmen.*

4. Lampe für Anlasser BEREIT (Starter READY) – LEUCHTET (innerhalb von 10 Sekunden bzw. 15 Sekunden bei Temperaturen unter -18 Grad C bzw. 0 Grad F)
5. Feuerlöscherschalter (Fire Extinguisher) – TESTEN (Beobachten Sie, dass die AMAD-Brandwarnlampe aufleuchtet und die akustische Warnung ertönt.)
6. Vergewissern Sie sich, dass die Feststellbremse angezogen ist.

ANLASSEN DER TRIEBWERKE

Vorsicht: *Um einen möglichen Ausfall des CGB-Scherabschnitts und das Schalten des DEEC in den Sekundärmodus zu verhindern, betätigen Sie die Schalter ENG CONTROL zur Triebwerkssteuerung erst eine Minute nach dem Anlassen des Triebwerks.*

Hinweis: *Vergewissern Sie sich vor dem Anlassen des Triebwerks, dass der Schalter für die Triebwerksenteisung eingeschaltet ist.*

1. Fingerhebel des RECHTEN TRIEBWERKSSCHUBHEBELS – ANHEBEN UND LOSLASSEN (Klicken Sie mit der linken Maustaste auf FUEL CUTOFF (Kraftstoffabsperrung), um den Schubhebel in die IDLE-Stellung (Leerlauf) zu bewegen.)
2. RPM-Anzeige auf dem EMD – ANZEIGEWERTE BEOBACHTEN
3. Feuerlöscherschalter (Fire Extinguisher) – TEST (Prüfen Sie, dass alle Brandwarnlampen aufleuchten und akustischen Warnungen ertönen.)
4. Schubhebel – IDLE (18 % RPM)
5. Triebwerksinstrumente – PRÜFEN
6. Den Vorgang für das LINKE TRIEBWERK wiederholen.
7. Schalten Sie ALLE Generatorschalter auf „ON“.

Vorsicht: *Falls innerhalb von einer Minute nach dem Beginn des Anlassens kein Öldruck angezeigt wird, brechen Sie den Anlassvorgang ab.*

8. JFS-Drehzahl nimmt ab – BESTÄTIGEN
9. Warn- und Vorsichtslampen – TESTEN (Prüfen Sie die die Warnlampe AB BURN THRU.)
10. VHF Nr. 2 – ON
11. Vorsichtslampe EMER BST ON – BEOBACHTEN SIE, DASS DIE LAMPE AUFLEUCHTET

Hinweis: *Falls die Avionik aufgrund eines unzureichenden Kühlluftflusses vom ECS automatisch abgeschaltet wird, steht nur das VHF Nr. 2 zur Verfügung. Alle wichtigen Vorsichtslampen werden außer Betrieb sein. Zusätzlich könnte es sein, dass die Rampe des rechten Triebwerks in die ganz obere Position fährt. Lassen Sie das andere Triebwerk so bald wie möglich an, um einen ausreichenden ECS-Luftfluss zu erhalten. Falls ein Betrieb mit zwei laufenden Triebwerken nicht möglich sein sollte, wird der Betrieb des Flugzeugs mit einem einzigen Triebwerk bei 71-73 % RPM einen ausreichenden ECS-Luftfluss gewährleisten.*

12. Gesamtkraftstoffmenge (Total Fuel Quantity) – PRÜFEN
13. Hydraulik-Vorsichtslampe (Hydraulik Caution) – PRÜFEN

Hinweis: *Es könnte sein, dass die Werte für die Kraftstoffflüsse des linken Triebwerks auf dem EMD und MPD/MPCD bei Leerlaufdrehzahl des Triebwerks zwischen 200 und 1.600 PPH (Pfund pro Stunde) schwanken und vorübergehend auf null abfallen könnten. Außerdem könnten die Werte auf den EMD- und MPD/MPCD-Anzeigen unterschiedlich sein. Die Anzeigen des Kraftstoffflusses sollten sich alle stabilisieren, sobald die Drehzahl des linken Triebwerks über die Leerlaufdrehzahl gestiegen ist.*

14. Triebwerksinstrumente – PRÜFEN
15. JFS – BESTÄTIGEN, DASS DER JFS AUSGESCHALTET IST. JFS-SCHALTER AUF ON
16. ECS – PRÜFEN (Vergewissern Sie sich, dass die ECS-Vorsichtslampe erloschen und ein ausreichender Luftfluss vorhanden ist.)
17. Schalter für die Einlauframpen (Inlet Ramp) – PRÜFEN, DASS DER SCHALTER AUF AUTO STEHT. (Beobachten Sie, dass die Rampen abgesenkt sind.)
18. Schalter für die Triebwerksenteisung (Engine Anti-Ice) – NACH BEDARF

Warnung: *Falls das Wartungspersonal Zugang zu den Türen 10L oder 10R benötigt, müssen beide Triebwerke abgestellt werden, um eine mögliche Aktivierung der Einlauframpen zu vermeiden. Das Wartungspersonal könnte beim Stoß gegen eine Rampe bzw. Tür verletzt werden.*

VOR DEM ROLLEN (VORDERES COCKPIT)

1. Kabinenhaube – BEI BEDARF SCHLIESSEN (Warten Sie nach dem Schließen 10 Sekunden, bevor Sie die Haube verriegeln.)
2. MPD/MPCD – ON
3. HUD – ON
4. Bremsen – PRÜFEN
5. Feststellbremse – ON
6. Panel für die Sensorsteuerung (Sensor Control) – EINSTELLEN
    a. Netzschalter NAV FLIR – STBY
    b. Netzschalter für das Radar – STBY
    c. Netzschalter für den Radarhöhenmesser (Radar Altimeter) – ON
    d. INS – ALIGN (ABGLEICHEN)

7. Flugsteuerungen – PRÜFEN (CAS OFF)
    a. AFCS BIT (Automatic Flight Control System Built-In Test, eingebauter Tests des automatischen Flugsteuersystems) – OFF
    b. CAS PITCH, CAS ROLL, CAS YAW – OFF
    c. Antiblockiersystem (Anti-Skid) – PRÜFEN, DASS ES AUF NORM STEHT
    d. Steuerknüppel ganz nach links hinten ziehen – FLUGSTEUERUNGEN BEOBACHTEN
    e. Steuerknüppel ganz nach links vorne drücken – FLUGSTEUERUNGEN BEOBACHTEN
    f. Steuerknüppel ganz nach rechts vorne drücken – FLUGSTEUERUNGEN BEOBACHTEN
    g. Steuerknüppel ganz nach rechts hinten ziehen – FLUGSTEUERUNGEN BEOBACHTEN
8. Trimmungen – PRÜFEN UND EINSTELLEN
    a. Trimmung für Nickachse (Pitch), Rollachse (Roll) und Gierachse (Yaw) – OFF NEUTRAL (d. h. keine manuellen Trimmeingaben vornehmen!)
    b. Taste T/O TRIM – DRÜCKEN (zum Einstellen der normalen Trimmung zum Start des Flugzeugs)
    c. Lampe T/O TRIM – LEUCHTET
    d. Taste T/O TRIM – LOSLASSEN
9. AFCS-Vorflug-BIT (Preflight) – INITIIEREN
10. Schalter für die Triebwerkssteuerungen – PRÜFEN
11. Avionik – NACH BEDARF (AAI, IFF, ILS/TACAN)
12. Slipway-Luke – PRÜFEN (falls AAR (Air-to-Air Refuelling, Luftbetankung) geplant ist)
13. Sauerstoff – PRÜFEN
    a. Nothebel (Emergency) – NORMAL
    b. Druck (Pressure) – 10 BIS 60 PSI
    c. Anzeige – PRÜFEN
    d. Anschluss – PRÜFEN
    e. Notsauerstoff (Emergency Oxygen) – GEPRÜFT UND AUF NORMAL GESTELLT
14. Anzeige für die Kraftstoffmenge (Fuel Quantity) – PRÜFEN
15. Abzapfluft (Bleed air) – PRÜFEN
16. Radar STBY BIT – INITIIEREN
    a. GND-Anzeige – BESTÄTIGEN
    b. Vorhergegangene Matrix – PRÜFEN
17. Netzschalter für das Radar – ON
18. Auto BIT – INITIIEREN
19. Test der Radarnachführung (Track) und Betriebs-BIT – INITIIEREN
20. Landeklappen (Flaps) – DOWN (AUSGEFAHREN)

21. Luftbremsen (Speed Brake) – ZUR FUNKTIONSPRÜFUNG AUSFAHREN UND WIEDER EINFAHREN
22. Vorsichtslampe JFS LOW – ERLOSCHEN
23. Knopf für den INS-Modus – NAV (nach erfolgtem Abgleich)
24. MPD – BIT PRÜFEN
25. AAI BIT – INITIIEREN
26. Avionik/BIT – BIT AUF CODES PRÜFEN
27. Vorsichts- und Warnlampen – PRÜFEN, DASS SIE ERLOSCHEN SIND
28. Ersatz-Fluglageanzeige (Standby Attitude Indicator) – ZUERST VERRIEGELT, DANACH ENTRIEGELT
29. Höhenmesser (Altimeter) – EINSTELLEN UND PRÜFEN (Sollte innerhalb von 75 Fuß der bekannten Fliegerhorsthöhe stehen.)
30. Radar – AUF STBY STELLEN
31. MPD/MPCD – NACH WUNSCH EINSTELLEN
32. UFC – NACH WUNSCH EINSTELLEN

PRÜFUNG DES INNENRAUMS DES HINTEREN COCKPITS

Sie sollten vor jedem Flug eine gründliche Vorfluginspektion des Cockpitinnenraums durchführen. Stellen Sie die Positionen der Steuerelemente im hinteren Cockpit abhängig von den im vorderen Cockpit NACH WUNSCH und/oder NACH BEDARF durchgeführten Handlungen auf dieselben Stellungen.

1. Geräte auf der linken Konsole – PRÜFEN UND EINSTELLEN
    a. Panel zur Steuerung des Intercomsystems – EINSTELLEN
        1) Lautstärkeknöpfe (Volume) – NACH WUNSCH
        2) Tonschalter (Tone) – OFF
    b. Panel für die EW-Steuerung – NACH BEDARF EINSTELLEN
    c. Panel für die Sensorsteuerung (Sensor Control) – EINSTELLEN
    d. Schalter für „Nuclear Consent“ – SAFE (Abdeckung geschlossen)
2. Geräte auf dem Instrumenten-Panel – PRÜFEN UND EINSTELLEN
    a. Griff zum Ausfahren des Fahrwerks im Notfall (Emergency Landing Gear) – GEDRÜCKT (EINGEFAHREN)
    b. Schalter für den Fanghaken – UP (ANGEHOBEN)
    c. Griff zum Betätigen der Notbremse bzw. -lenkung (Emergency Brake/Steering) – GEDRÜCKT
3. Geräte auf der rechten Konsole – PRÜFEN UND EINSTELLEN
    a. Befehls-Wahlventil (Command Selector Valve) – NORM (vertikal)
    b. Sauerstoffsystem (Oxygen) – PRÜFEN UND EINSTELLEN
        1) Hebel für die Sauerstoffversorgung (Oxygen Supply) – ON
        2) Nothebel (Emergency) – NORMAL
        3) Anzeige – PRÜFEN

4) Anschlüsse – PRÜFEN

5) Notsauerstoff (Emergency Oxygen) – GEPRÜFT UND AUF NORMAL GESTELLT

c. Panel für die TEWS-Steuerungen – EINSTELLEN

1) ICS-Schalter – OFF

2) RWR-Schalter – OFF

3) EWWS-Schalter – OFF

d. Panel zur Steuerung der Gegenmaßnahmen (Countermeasures) – EINSTELLEN

1) Modusschalter (Mode) – OFF

2) Schalter für die Infrarot-Täuschkörper (Flare) – OFF

e. Trennschalter (Circuit Breakers) – GEDRÜCKT

f. Steuerungen für die Innenbeleuchtung (Interior Lights) – NACH WUNSCH

VOR DEM ROLLEN (HINTERES COCKPIT)

1. Warn- und Vorsichtslampen – TESTEN
2. MPD/MPCD – ON
3. INS – ABGLEICH BESTÄTIGEN
4. Avionik – NACH BEDARF (AAI, ILS, VHF, TACAN, TEWS, CMD)
5. Panel für die Sensorsteuerung (Sensor Control) – EINSTELLEN
   a. TGT FLIR – AUF STBY STELLEN
   b. LASER-Schalter – AUF SAFE STELLEN
6. Avioniksysteme – PRÜFEN UND EINSTELLEN
7. Radar – AUF STBY STELLEN
8. PACS – NACH WUNSCH EINSTELLEN
9. Sauerstoff – PRÜFEN
10. Ersatz-Fluglageanzeige (Standby Attitude Indicator) – ZUERST VERRIEGELT, DANACH ENTRIEGELT
11. Höhenmesser (Altimeter) – EINSTELLEN UND PRÜFEN

Hinweis: *Selbst wenn der Höhenmesser nicht innerhalb seiner Toleranzgrenzen liegt, kann das Flugzeug trotzdem geflogen werden vorausgesetzt, dass die Anzeige des Höhenmessers einen Wert innerhalb von plus/minus 75 Fuß der Fliegerhorsthöhe darstellt. Beim Wert von plus/minus 75 Fuß der Fliegerhorsthöhe handelt es sich um eine betriebliche Einschränkung, die nicht notwendigerweise die Instrumententoleranz widerspiegelt.*

ROLLEN

Bestätigen Sie beim Verschieben der Schubhebel aus der Leerlaufstellung, dass die Feststellbremse gelöst worden ist. Betätigen Sie zu Beginn des Rollvorgangs die Betriebsbremse, um ihren korrekten Betrieb zu überprüfen. Prüfen Sie nach der Bremsenprüfung die Bugradlenkung in beiden Richtungen zur Bestätigung ihres ordnungsgemäßen Betriebs. Prüfen Sie während des Rollens alle Fluginstrumente. Rollen Sie bei einem hohen Bruttogewicht der Maschine möglichst langsam durch die Kurven und halten Sie den größtmöglichen Kurvenradius ein. Bei geringem Bruttogewicht müssen Sie dagegen beim Rollen fortwährend Vorsicht walten lassen, da der übermäßige Leerlaufschub die Maschine extrem schnell beschleunigen kann.

Vorsicht: *Beim Kurven auf der Rollbahn mit hohem Bruttogewicht kann das Bugfahrwerk bei asymmetrisch eingesetztem Schub und/oder asymmetrischer Betätigung der Betriebsbremse beschädigt werden. Vermeiden Sie bei hohem Bruttogewicht abrupte Lenkausschläge des Bugfahrwerks. Rollen Sie in den Kurven mit der geringsten praktikablen Geschwindigkeit und mit einem maximalen Kurvenradius und vermeiden Sie das Rollen auf rauen und unebenen Roll- oder Startbahnen. Bei Nichtbeachtung dieser Vorsichtsmaßnahmen könnten die Reifen beschädigt werden.*

1. Feststellbremse – OFF

2. Bremsen – PRÜFEN

3. Bugfahrwerklenkung – PRÜFEN

4. Fluginstrumente – PRÜFEN

Falls Sie losrollen müssen, bevor der INS-Abgleich abgeschlossen ist, und das Flugzeug vor dem Start wieder zum Stillstand kommt, betätigen Sie die Feststellbremse, um den Abgleich fortzusetzen.

Vorsicht: *Um ein Rutschen der Räder und eine mögliche Beschädigung der Reifen zu verhindern, muss das Flugzeug vor dem Anziehen der Feststellbremse vollkommen zum Stillstand gekommen sein.*

DANKSAGUNG – MILITARY VISUALIZATIONS

Entwicklungsteam

Colin Pearson

Bernt Stolle

Tom Falley

Ken Stallings

Jonathan Bleeker

Larry Zambrano

Chris Dub

Chuck Jodry

Bill Leaming

Steve Jordan

Dmitriy Usatiy

Oleg Peterenkov

Ville Keranen

Gunnar Meeren

Mike Maarse

Beta-Testerteam

Ville Keranen

Scott Merrit

John Cagle

Diego Menedez

Ken Stallings

Gunnar Meeren

Bill Leaming

Außerdem möchten wir allen Beta-Testern der F-15E herzlich für ihre Bemühungen danken!

DANKSAGUNG – JUST FLIGHT

Projektmanagement – Alex Ford, Martyn Northall

Installationsprogramm – Richard Slater

Verkauf – James, Andy, Harley und Jamie

Produktionsmanagement – Andy Payne, Dermot Stapleton

Design – Fink Creative

Herstellung – The Producers

Support – Richard Slater, Martyn Northall, James Farrow

Deutsche Übersetzung – thomas.moser@techno-trans.co.uk

URHEBERRECHT

©2012 Just Flight Limited, Military Visualizations. Alle Rechte vorbehalten. Just Flight und das Just Flight-Logo sind Warenzeichen von Just Flight Limited, 2 Stonehill, Stukeley Meadows, Huntingdon, PE29 6ED, Großbritannien. Alle Warenzeichen und Markennamen sind Warenzeichen oder eingetragene Warenzeichen der jeweiligen Eigentümer und ihre Verwendung in diesem Produkt stellt keine Verbindung mit einer dritten Partei oder Empfehlung durch eine dritte Partei dar.

RAUBKOPIEN

Diese Software ist kopiergeschützt.

Wir bei Just Flight haben ein signifikantes Maß an Zeit, Mühe und Geld investiert, um unsere Produkte zur Flugsimulation zu entwickeln, herzustellen und auf den Markt zu bringen. Darin enthalten sind die Entschädigungen an die Programmierer und Künstler, deren Kreativität so viel dazu beiträgt, dass wir diese Produkte genießen können.

Ein Raubkopierer, der ansonsten auch als Dieb bekannt ist, profitiert vom Verkauf der harten Arbeit anderer Personen. Sein Gewinn ist in einigen Fällen höher als der Gewinn, den die Herausgeber und Entwickler aus dem Verkauf eines originalen Titels erzielen. Raubkopien kommen nicht nur im Umfeld des gelegentlichen Heimbenutzers vor, sondern sind auch ein extrem lukratives Geschäft, welches oftmals von Kriminellen betrieben wird, die mit dem illegalen Drogenhandel in Verbindung stehen. Wenn Sie Raubkopien von Programmen kaufen oder herunterladen, unterstützen Sie direkt diese illegalen Geschäfte.

Lassen Sie sich vom Gerede über den „Austausch“ von Dateien nicht für dumm verkaufen! Die Webseiten, welche die „ausgetauschten“ Dateien als Host anbieten, sind Multimillionen-Geschäfte, die ihre Aktivitäten mit der Ausrede abdecken, dass sie lediglich ein „Gateway“ zu den Dateien bieten. Diese Webseiten ermutigen aktiv Raubkopien und werden oft durch Werbung finanziert. Hinter den meisten dieser Webseiten verbergen sich illegale Geschäfte zur Geldwäsche.

Die Künstler und Programmierer und andere Personen aus dem Umfeld der Spieleentwickler sind die wahren Leidtragenden des Geschäfts mit Raubkopien. Raubkopien und Diebstahl haben eine direkte Auswirkung auf Menschen und deren Familien. Der Verlust von Einnahmen für die Spieleindustrie durch Raubkopien bedeutet, dass viele Leute Ihren Job verlieren, weil Einsparungen vorgenommen werden müssen, um sicherzustellen, dass Entwickler und Herausgeber ihrerseits überleben können. Das logische Resultat dieser Entwicklung ist, dass zunehmend weniger neue Flugsimulationsprogramme entwickelt werden, weil die Entwickler der Ansicht sind, dass ihre Arbeit nicht die Mühe wert ist.

Nicht nur das Kopieren von Software verstößt gegen das Gesetz – der Besitz von kopierter Software ist ebenfalls eine Strafsache. Damit riskiert jedermann, der Programme von Piraten kauft oder herunterlädt, eine Verhaftung und strafrechtliche Verfolgung.

Wenn Sie mehr über die Auswirkungen und Zusammenhänge des Geschäfts mit Raubkopien erfahren möchten, klicken Sie bitte auf den Link „Piracy“ auf unserer Website www.justflight.com.

NOTIZEN

Taking flight simulation to new heights

www.justflight.com

2 Stonehill, Stukeley Meadows, Huntingdon, PE29 6ED, United Kingdom

JFC001652

www.milviz.com

Just Flight

www.justflight.com

2 Stonehill, Stukeley Meadows, Huntingdon, PE29 6ED, United Kingdom